LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

18 NR

50 GR

15 września 1934 r. ROK WYD. XII SP



W DNIU OTWARCIA CHALLENGE'U



PIERWSZY KAPELAN L. O. P. P.

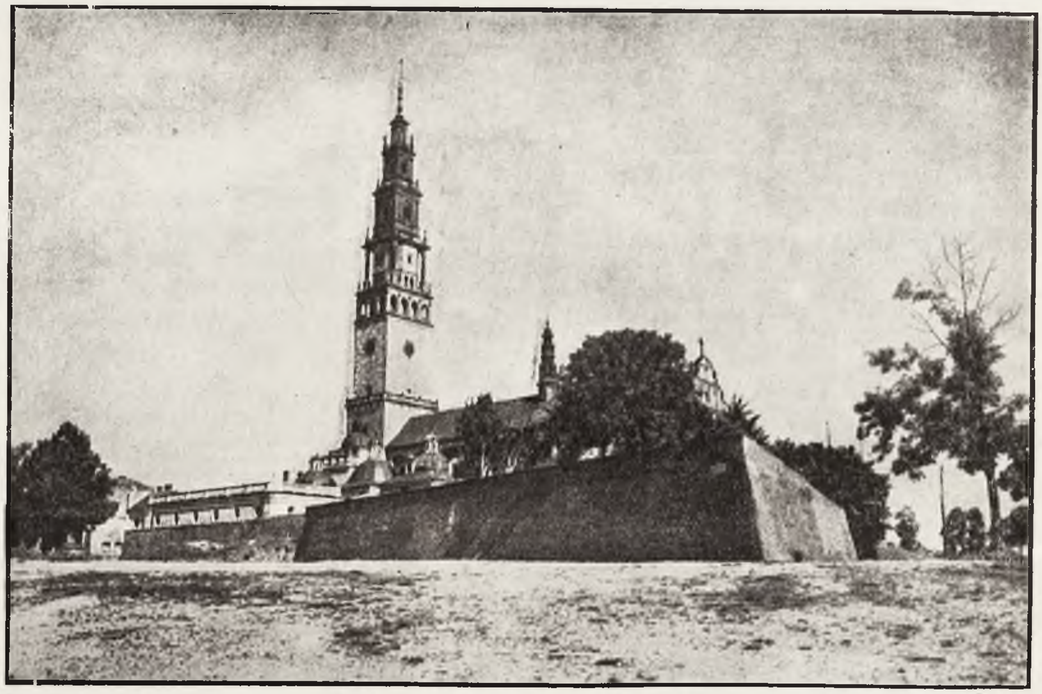
W dniu 28 sierpnia 1934 r. Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. Gen. dyw. inż. Leon Berbecki, działając na mocy uchwały Zarządu Głównego, nadał w sposób uroczysty w obecności Wiceprezesa Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Kielcach, p. Mazura, Prezesa Obwodu LOPP. p. płk. Kapciuka, p. Starosty Częstochowskiego, Eustachniewicza, Prezydenta m. Częstochowy, Machiewicza — Przewielebnemu Ojcu Dominikowi Zienkowskiemu, Przeorowi Klasztoru Paulinów na Jasnej Górze, godność PIERWSZEGO KAPELANA Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Aktem tym Zarząd Główny L. O. P. P. wywołał głęboką radość wśród szerokich rzesz społeczeństwa polskiego.

Ojciec Przeor Dominik Zienkowski, godny spadkobierca Przeora Kordeckiego, cieszy się wysokim szacunkiem i ogromną popularnością wśród wiernych.

Wierni tradycjom państwowości polskiej, gdzie Państwo i Kościół stanowili jedną, nierozłączną, harmonijną całość, i dziś idziemy tą samą drogą, wierząc niezłomnie, iż tak, jak dawniej, Kościół Katolicki w Polsce jest Opoką, jednoczącą w swem łonie uczucia religijne i narodowe całego świadomego i patrjotycznego społeczeństwa.

Królowa Korony Polskiej, Patronująca nam z Jasnej Góry kojarzy uczucia miłości Boga i Ojczyzny, składane Jej od wieków przez wielomiljonowe rzesze wiernych, jako Opiekunka i Orędowniczka Polski u stóp tronu Bożego.



Jej najwierniejszy i najgorliwszy sługa Ojciec Dominik Zienkowski jest żywym symbolem tej idei, która łączy i łączyła Kościół z Państwem, dla dobra Ojczyzny i Jej obywateli.

Wyrazem tej nieodzownej i harmonijnej współpracy Kościoła i Społeczeństwa z Rządem jest rozwój Polski, i jej rosnące z roku na rok mocarstwowe znaczenie.

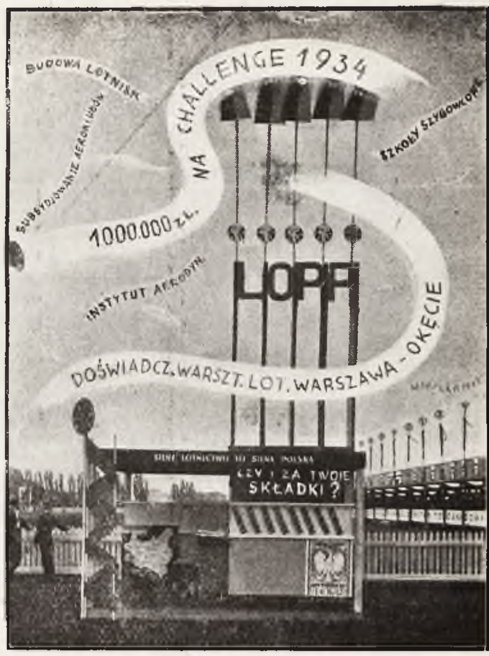
Idąc w myśl tych wskazań, Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, jako instytucja wyższej użyteczności, służąca interesom Państwa i bezpieczeństwa ludności, na wypadek pożogi wojennej, nie mogła dać lepszego uznania dla tej współpracy, o której mówiliśmy, jak, przez złożenie zaszczytnej godności Pierwszego Kapelana Ligi w niezawodne i niezłomne ręce Strażnika Jasnej Góry.

Przyjmując do radosnej wiadomości ten fakt, niech nam wolno będzie, w imieniu licznych rzesz naszych czytelników złożyć Ci przezacny Pierwszy Kapelanie L. O. P. P. serdeczne gratulacje i życzenia zbożnej i owocnej pracy na niwie społeczno-narodowej.

A. W.



KRONIKA L. O. P. P.



USTAWA O OBRONIE PRZECIWLOTNICZEJ I PRZECIWGAZOWEJ Z DNIA 15 MARCA 1934 ROKU.

W „Dzienniku Ustaw" z 11 września 1934 r. Nr. 80 została ogłoszona ta tak bardzo potrzebna w razie niebezpieczeństwa ustawa. Należy podkreślić, w związku z jej ogłoszeniem, objaw dojrzałości społecznej uwidoczniający się w tem, że przepisy zwalczające niebezpieczeństwo powstają w czasie spokojnym, dokładnie obmyślane i przygotowane, a nie dopiero w ostatniej chwili w najwyższem napięciu katastrofy. Sprawdza się teorja, że prawo jest emanacją potrzeb społeczeństwa, a społeczeństwo dało wyraz potrzeby tej właśnie ustawy popierając tak usilnie i wydatnie L. O. P. P., którego cele pokrywają się całkowicie z wykonaniem ustawy o obronie przeciwgazowej i przeciwlotniczej.

Ustawa ta wymaga szerszego i dokładniejszego opracowania na łamach naszego pisma, co w najbliższym czasie nastąpi, dziś tylko ograniczamy się do stwierdzenia, że jest ona w znacznej części ustawą ramową, nadającą szerokie uprawnienia Ministrowi Spraw Wojskowych względnie Naczelnemu Wodzowi. Poza tem przewiduje cały szereg obowiązków związanych z obroną, dzieląc ciężar ich ponoszenia na Skarb Państwa, związki samorządowe, zakłady przemysłowe, instytucje ubezpieczeń, organizacje społeczne i właścicieli nieruchomości.

Poza tem ustawa przewiduje wysokie sankcje karne dla gwałcących przepisy o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

POLSKI BIAŁY KRZYŻ.

Na mocy uchwały Zarządu Naczelnego P. B. K., oraz w porozumieniu z Zarządem Głównym L. O. P. P. — Polski Biały Krzyż przystępuje do współpracy z L. O. P. P. na terenie całej Rzeczypospolitej, ustalając następujące wytyczne:

1) Propaganda wśród żołnierzy przez pogadanki oraz dostarczanie odpowiedniej lektury w postaci wydawnictw LOPP, które zostana włączone do bibljotek świetlicowych.

2) Masowe dostarczenie wydawnictw popularnych LOPP dla rozdania żołnierzom na własność.

3) Rozkolportowanie plakatów LOPP w świetlicach, kantynach i t. p. miejscach, dostępnych dla wszystkich szeregowych.

4) Propaganda celów i zadań Polskiego Białego Krzyża na łamach wydawnictw perjodycznych „Lot i O. P. L. G. Polski".

5) Przeszkolenie informacyjne w zakresie obrony przeciwgazowej na organizowanym przez Zarząd Główny L. O. P. P. kursie, który będzie dołączony do centralnego kursu dla instruktorek okręgowych, garnizonowych i pracowniczek P. B. K.

Po przejściu przeszkolenia, słuchaczki włączą do programu swych prac wykłady, pogadanki, pokazy i t. p. z zakresu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

Przed zwolnieniem z wojska szeregowych, instruktorki P. B. K. będą przedstawiały do Zarządu Naczelnego P. B. K. spisy tych żołnierzy, którzy specjalnie zainteresują się sprawą L. O. P. P., celem wyposażenia ich przez władze L. O. P. P. w bibljoteki, specjalne odznaki, a najwięcej interesujących się, nawet w maski gazowe. Ma to służyć celom L. O. P. P. na terenie wsi i drobnych miasteczek.

WYSTAWA O. P. L. GAZ. W KATOWICACH.

W dniach od 20 września do 6 października r. b., staraniem Śląskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP. odbędzie się w Katowicach Pierwsza Wystawa Przeciwlotniczo-gazowa, która ma na celu:

1) wszechstronne poinformowanie społeczeństwa o rozmiarach wykonanych dotychczas prac w dziedzinie obrony przeciwlotniczo-gazowej przez LOPP, oraz inne władze organizacyjne i stowarzyszenia współdziałające;

2) zaznajomienie szerokich warstw społeczeństwa z metodami i sposobami obrony przeciwlotniczo-gazowej;

3) zaznajomienie społeczeństwa z krajowemi wyrobami, stosowanemi w obronie przeciwlotniczo-gazowej, i wskazanie źródeł zakupu;

4) zaznajomienie przemysłu z całością zagadnień obrony przeciwlotniczo-gazowej, w celu skierowania uwagi przemysłu krajowego na nowe możliwości produkcyjne.

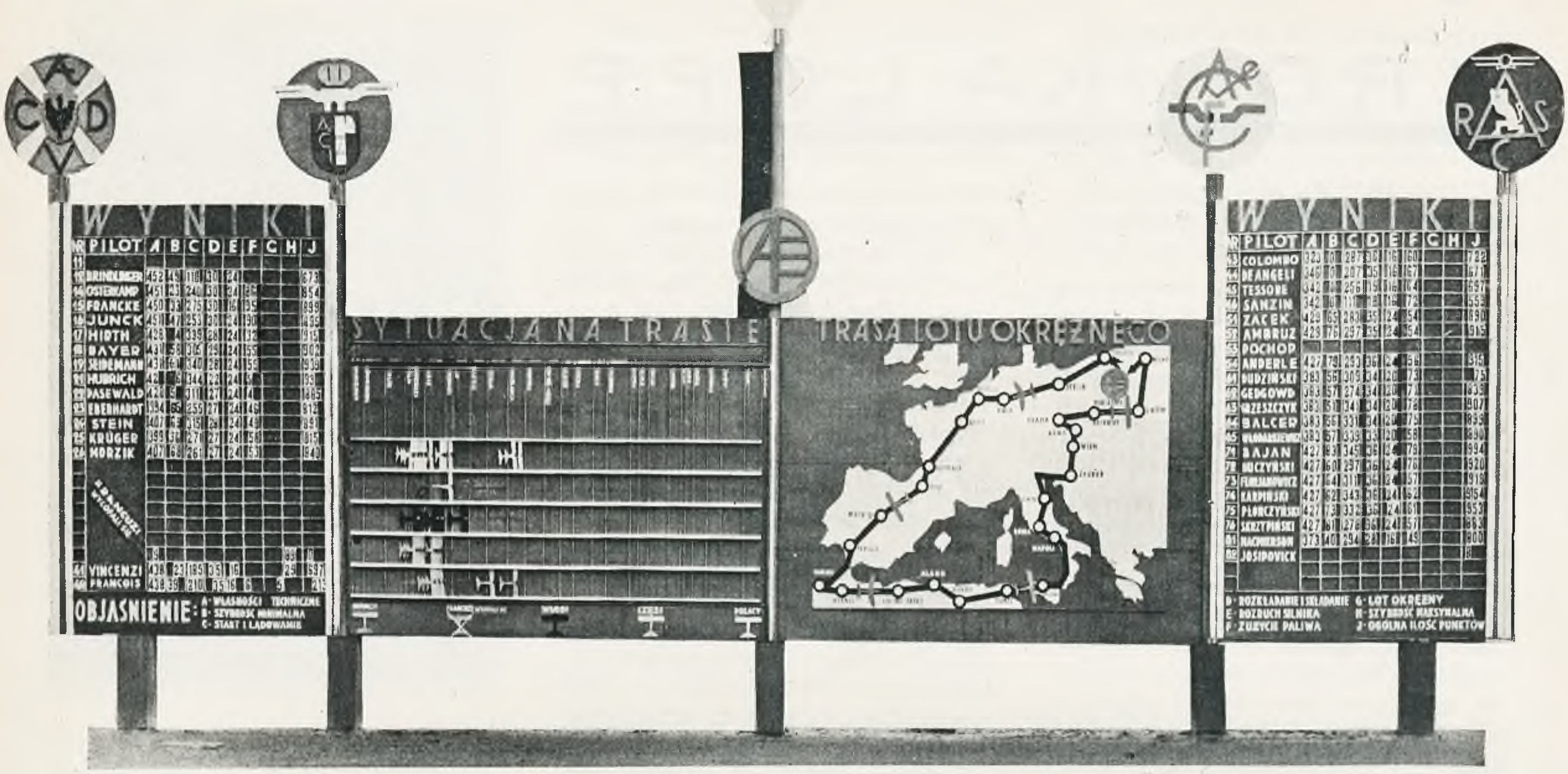
Wystawa ta nosić będzie charakter ogólno-państwowy. Zasadniczych opłat za stoisko nie pobiera się. Zgłoszenia co do udziału należy skierować pod adresem: „Wystawa Przeciwlotniczo-gazowa, Katowice, gmach Województwa". Ulgi kolejowe dla wycieczek zapewnione. Informacyj udzielają wszystkie Okręgi Wojewódzkie LOPP.

Ministerstwo Komunikacji zezwoliło pismem NN. G. B. zw. 1517 z dnia 16 sierpnia 1934 r. na stosowanie dla uczestników wycieczek, organizowanych przez poszczególne Okręgi Wojewódzkie LOPP. na Ogólno-Polską Wystawę Obrony Przeciwlotniczo-Gazowej, mającą się odbyć we wrześniu r. b. w Katowicach, zniżki kolejowej na zasadach, przewidzianych w poz. 22 instrukcji Nr. HIa, na przejazd z miejsc zamieszkania do Katowic i zpowrotem, na podstawie zaświadczeń według wzoru Nr. 4 wspomnianej instrukcji.

DEKORACJA BRACI ADAMOWICZÓW ZŁOTĄ ODZNAKĄ HONOROWĄ LOPP.

W dniu 31 sierpnia b. r., Prezes Rady Głównej L. O. P. P. i Przewodniczący Kapituły Odznaki Honorowej L. O. P. P., b. min., inż. Alfons Kühn, w obecności Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P., Gen. Dyw. Inż. Leona Berbeckiego, Sekretarza Zarz. Gł. LOPP, mjr. pil. Adama Wojtygi, oraz szefa biura Zarz. Gł. p. H. Matzke, udekorował braci B. i J. Adamowiczów Złotemi Odznakami Honorowemi L. O. P. P.





CHALLENGE 1934 ROKU

Zaczęło się...

Cała Polska czekała, czekał cały świat na turniej samolotów.

— A ja mówiłem, że te maszyny...

— No, ale oni tyle lat...

— Choćby nie wzięli pierwszej nagrody, ale zato...

Każdy wiedział najlepiej z najautentyczniejszego źródła.

Widzów wiozły tramwaje, autobusy, taksówki, samochody prywatne. Piechotą też wędrowano (jeden z najstarszych środków „de Tourisme International“).

Niektórzy wydawali po kilkanaście bajońskich złotych na zelówki i telefony, byle znaleźć jakąś protegę, nie zapłacić paru złotych wstępu, a obejrzeć wszystko.

Chociaż samolot to nie piłka nożna, ale też ma do pewnego stopnia międzynarodowe znaczenie — trzeba pójść.

A było co obejrzeć.

Lud wali na lotnisko przez Topolową popod plakatami, których przeczytać nie ma czasu: „1.000.000 zł. dało L. O. P. P. na Challenge“. „Lotnicze Warsztaty Doświadczalne, które budują R. W. D. na Okęciu, zostały założone przez L. O. P. P.“ i t. d.

Prędzej! Punktualność jest uprzejmością królów, więc zwykli śmiertelnicy spieszą się z półgodzinnem opóźnieniem.

Przybył Pan Prezydent. Łopocą sztandary. Brzmią hymny. Ręce wojskowych przyklejają się do czapek, cywilnych wędrują wraz z kapeluszami na dół. Inne wznoszą się ku górze.

Prezentacje ekip. — Pstrykają migawki fotografów. Jąkają się radiospeakerzy. Szybują lotnicy bezsilnikowi. Nadlatuje wojskowa siódemka mjr. Pawlikowskiego i wyczynia imponujące akrobacje.

W międzyczasie publiczność wydaje jednogłośnie:— „A... ach!“ i plut.-pil. Długo wędruje niegroźnie ranny do szpitala.

Ale to wszystko nie było jeszcze istotą zawodów.

Przedewszystkiem — ważenie.

560 klg. plus 10 proc. tolerancji i ani dekagrama więcej. Niemcy zdejmowali różne utensylja pomocnicze, owiewki, poduszki.

Gościnność gościnnością, ale regulamin to nieraz pożyteczna rzecz.

Potem wygoda turysty. Kto siedzi obok, jest lepszy od obserwatora karku pilota.

Odbyły się oględziny gaśnic, kontaktów, poduszek, przyrządów pokładowych.

Następnie widoczność.

Manekin pilot i żywy pasażer namiastkami głów świecili na planimetryczne figury ścian hangaru. Persowie powiedzieliby: „Mane, tekel, effersan“ (nie — „fares“).

Zmierzono, zważono, odliczono.

Później, jak na konnych wyścigach „bombe gaj“ — kula szła do góry i rozpoczęła się próba szybkości minimalnej. Raniutko na Okęciu, żeby nie widziano, jak ewentualnie pechowe maszyny będą się „rozkładały“ przed próbą. **Chi va piano, va sano.** I rzeczywiście. Wszyscy i wszystkie (maszyny) przelecieli zdrowo.

Dnia następnego na Mokotowie można było obejrzeć sobie składanie i rozkładanie samolotów. Szło to sprawnie i szybko. R. W. D. przykrywało kadłub skrzydłami, P. Z. L. brało skrzydła „pod siebie“, Włosi tulili je do kadłuba, Niemcy i Czesi — jedni tak, drudzy inaczej. A każdy prawie w oka mgnieniu. Efektu dużo, a punktów mało: 18 — 36.

Start i lądowanie:

T. zw. przez publiczność „Skoki na bramkę“.



Było to piękne, poczem parę samolotów wycofało się (Brindlinger, Vincenzi). François zrobił niebrzydką akrobację nad stolikiem sędziowskim, o czem opowiada Bajanowi na str. 8-ej.

Przyszła kolej na rozruch silnika. Minęły już czasy tradycyjnych okrzyków: „Kontakt!“ — „Wyłączony“ — „Pełny gaz“ — Kontakt! i t. d. Rozruszniki działały bez zarzutu. Nawet pokręcenie korbką jest już systemem przestarzałym. Wystarczy nacisnąć guzik, a motor zaskoczy i komisja jednomyślnie pisze: 24 punkty.

Gdy przekonano się, że silniki zaskakują jak

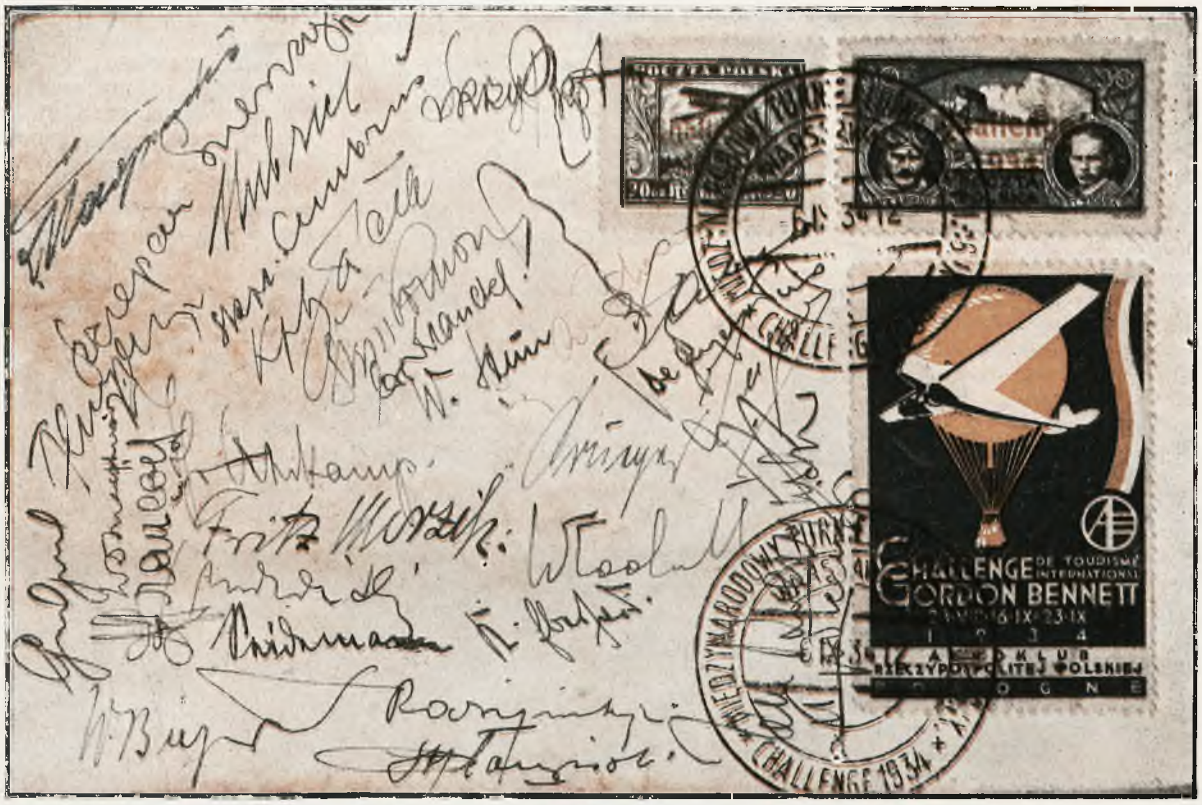


Ekipa Polski.



Ekipa Niemiec.

Z OTWARCIA ZAWODÓW.

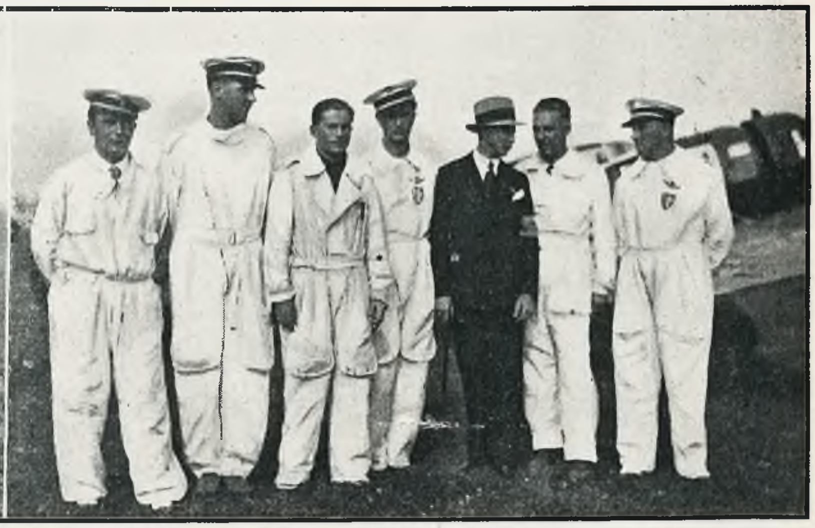


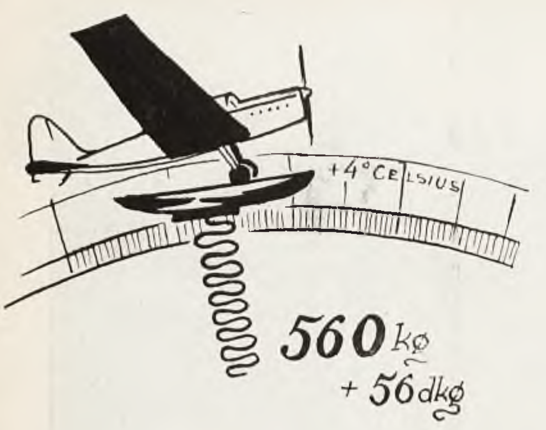
Autografy zawodników Challenge'u 1934 r.

Ekipa Czechosłowacji.



Ekipa Italji.





za dotknięciem różdżki czarodziejskiej, rozpoczęto próbę zużycia paliwa. „Drogocenny płyn" (jak zwykł pisać o benzynie p. J. Wielowieyski w swojej ostatniej, ciekawej książce p. t. „Bohaterskie loty"), został skrupulatnie mierzony podczas napełniania zbiorników i po wylądowaniu. Naturalnie zbiorniki plombowano. Latano w trójkącie Warszawa — Nowosolna — Głowaczów (297 klm.). Równocześnie każdy z zawodników, lecąc na tę próbę, obrał sobie szybkość podróżną, z którą zamierzał odbyć lot okrężny.

Tyle w paru słowach o konkurencji technicznej.

Jedną z najważniejszych prób, a mianowicie lot z szybkością maksymalną, pozostawiono na dzień zakończenia zawodów. Odbędzie się ona już po locie okrężnym i może wpłynąć na zwycięstwo.

Numer niniejszy opuści drukarnię w chwili, gdy wszyscy jaknajbardziej zemocjonowani, ważąc wszystkie cyfry i możliwości, wyszukiwać będziemy osobę zwycięzcy z pośród najlepiej dotąd zapisanych zawodników. Każdy klm/godz. ponad 210 równa się przy próbie szybkości maksymalnej 1 punktowi.

Teraz możemy tylko pisać o tem, jak się przedstawiały próby dotychczasowe. Że los jest często silniejszy od wszelkich przewidywań, niech świadczy choćby fakt, że paru o wielkiej światowej sławie lotniczej zawodników odpadło. Collombo, Morzik. Detroyat wogóle nie mógł wziąć udziału w zawodach. Ogółem z 36 zawodników, którzy rozpoczęli turniej, do Warszawy dotrze w najlepszym wypadku po locie okrężnym 22, gdyż tylu ich w chwili obecnej leci.

Punktacja tych zawodników, którzy przeszli próby techniczne i stanęli do lotu okrężnego, były następujące:

1) Bajan — 994 pkt.,
2) Karpiński — 954 pkt.,
3) Płonczyński — 953 pkt.,
4) Seideman — 939 pkt.,
5) Hubrich — 936 pkt.,
6) Buczyński — 920 pkt.,
7) Florjanowicz — 919 pkt.,
8) Ambruz — 915 pkt.,
9) Anderle — 915 pkt.,
10) Hirth — 915 pkt.,
11) Grzeszczyk — 907 pkt.,
12) Bayer — 902 pkt.,
13) Balcer — 899 pkt.,
14) Junck — 895 pkt.,
15) Francke — 895 pkt.,
16) Stein — 891 pkt.,
17) Zacek — 890 pkt.,
18) Włodarkiewicz — 890 pkt.,
19) Pasewald — 885 pkt.,
20) Skrzypiński — 883 pkt.,
21) Dudziński — 875 pkt.,
22) Osterkamp — 854 pkt.,
23) Morzik — 840 pkt.,
24) Gedgowd — 839 pkt.,
25) Kreuger — 815 pkt.,
26) Eberhard — 812 pkt.,
27) François — 801 pkt.,
28) Macpherson — 800 pkt.,
29) Colombo — 722 pkt.,
30) Tessore — 697 pkt.,
31) De Angeli — 671 pkt.,
32) Sanzin — 559 pkt.

Na skutek złego funkcjonowania silników i przymusowych lądowań, wycofali się: Karpiński, Colombo, Stein, Kreuger, Grzeszczyk, Tessore, Morzik, Florjanowicz; de Angeli—zachorował. Włodarkiewicz, który wysforował się na czoło lecących, miał przymusowe lądowanie już w ostatnim etapie lotu, Macpherson na Lotnisku we Lwowie uszkodził podwozie.

Jak zdadzą swój arcy-trudny egzamin pozostałe samoloty i piloci, — zobaczymy. To też dziś byłoby przedwczesne omówienie zalet ich wszystkich. Uczynimy to zapewne w następnym numerze, podając dziś tylko pobieżny opis obcych samolotów turystycznych, — które w uprzednich artykułach ze względu na brak danych, charakteryzowaliśmy jedynie cyfrą i numerem. Dziś



wszyscy mieliśmy sposobność je obejrzeć. Przeważają dolnopłaty. Skrzydła wzniesione ponad kadłub, mają jedynie R. W. D. i Puss-Moth Macphersona.

Niemcy wystawili 3 typy samolotów: Messerschmidt'y B. F. 108, skrzydła szerokie u kadłuba, wązkie przy końcu, z podwoziem, chowanem w locie, 4 siedzenia, po dwa obok siebie. Całe z metalu. Groźne podobno przy szybkości maksymalnej.

Klemmy, niby wszystkie jednakowe (Kl. 36), na oko niezbyt wiele się różnią od poprzednich typów, zaś jeśli je obejrzeć dokładnie, to i te, jednakowo cechowane, różnią się miedzy sobą detalami konstrukcyjnemi (mają podwozia dwóch typów), szkielet kadłuba metalowy, skrzydła drewniane, kryte sklejką.

Fieseler Fi 97 — również mieszanej konstrukcji (metal i drzewo, sklejka i płótno).

Silniki niemieckich challenge'ówek, to Hirth lub Argus (220 — 240 HP.).

Włosi wystąpili z 2-ma samolotami Pallavicini S. 1 i dwoma typami Bredy (39 i 42). Silniki Colombo i Fiat.

O polskich maszynach pisać już nie mam zamiaru, gdyż w poprzednim numerze naszego dwutygodnika podaliśmy dokładny opis zarówno P. Z. L. 26, jak i R. W. D. 9.

Również nie napiszę o R. W. D., stających w barwach czeskich, gdyż różnią się tylko kolorem i przynależnością państwową.

Prócz tego, lecą Czechosłowacy na Aero, charakterystycznych swym dużym garbem i skrzydłami, wzmocnionemi ścięgnami.

Jedyny samolot, nie budowany specjalnie na konkurs, to Puss-Moth, p. Macphersona. Zwyczajna, znana nietylko w W. Brytanii maszyna turystyczna. P. Macpherson, Anglik, stający w barwie A. R. P., nie zawodowy lotnik, a amator-sportsmen, ważył się na niej przejść wszelkie przepisane próby, wraz ze swoją towarzyszką, p. Slade. Wszystko, co mógł, robił, by zająć poczesne miejsce w zawodach. Budził też powszechne uznanie i sympatię wszystkich, zarówno zawodników, jak widzów. W ostatniej chwili dowiedzieliśmy się, że we Lwowie na lotnisku, kończąc już prawie okrężny lot, uszkodził podwozie.

Żałowano powszechnie, że Francuzi, pierwsi inicjatorzy Challenge'u i fundatorzy pucharu, nie mogli w tym roku stanąć do turnieju. Przybyli coprawda do Warszawy na swoich Caudron'ach, ale po oficjalnem zawiadomieniu, że wycofują ekipę z konkursu. Przyczyną było to, iż zakłady Caudron, które po francuskich zawodach krajowych o puhar „Deutsch de la Meurth", były zawalone pracą, nie miały czasu na dokładne przeprowadzenie prób z samolotami, przed puszczeniem ich na arenę międzynarodową.

Prócz maszyn, biorących czynny udział w Challenge'u, widzieliśmy jeszcze sporo zagranicznych samolotów, którymi przybyli turyści powietrzni, by obejrzeć zawody.

Przylecieli Węgrzy, Belgowie, Holendrzy, Latająca rodzina Francuzów Garrick.

Samoloty: Fox-Moth, Puss-Moth, Tieger-Moth, Dragon de Haviland, Potez, Waco i Klemm.

W chwili, gdy numer idzie pod prasę (14 września), sytuacja zawodników przedstawia się następująco:

Ukończyli już lot okrężny i są w Warszawie:

1) Giedgowd—Nr. 62—g. 14.20 na P.Z.L. 26.
2) Dr. Pasewald—Nr. 22—g. 14.29 na Fi 97.
3) Bayer — NNr. 18 — g. 14.48 na Fi 97.
4) Osterkamp—Nr. 14—g. 15 na BF—108.
5) Seidemann—Nr. 19—g. 15.02 na Fi 97.
6) Hubrich — Nr. 21—g. 15.09 na Fi 97.
7) Skrzypiński—Nr. 76—g. 15.16 na RWD 9.
8) Zacek — Nr. 51—g. 15.37 na A — 200.
9) Anderle—Nr. 54—g. 15.48 na RWD 9.
10) Ambruz — Nr. 52 — g. 15.54 na A 200.
11) Hirth — Nr. 17 — g. 15.57 na Fi — 97.
12) François — Nr. 42 — g. 16.46 na PS—1.
13) Sanzin — Nr. 46 — g. 16.47 naBA 39.
14) Bajan — Nr. 71 — g. 16.50 na RWD 9.
15) Płonczyński—Nr. 75—g. 17.22 na RWD 9.
16) Buczyński—Nr. 72—g. 17.38 na RWD 9.

Jest to kolejność lądowania, która nic nie ma wspólnego z punktacją. Punktacje dotychczasowe nieoficjalne dn. 14-go: 1) Bajan — 1861. 2) Płonczyński — 1821, 3) Seidemann — 1809, 4) Ambruz — 1785. Za nimi idą kojeno: Francke, Junck, Pasewald, Dudziński, Anderle, Gedgowd, Zacek, Buczyński, Hirth, Skrzypiński, Balcer, Osterkampf, Bayer, Hubrich, François, Sanzin.



Kolejność ta nie jest jeszcze ostateczną. Wszystko może, jak powiedzieliśmy, jeszcze się zmienić. Nie nadeszły jeszcze szczegółowe meldunki z niektórych odcinków trasy, podające dokładne godziny startów i lądowań.

Ocena lotu okrężnego nastąpi dopiero w sobotę, a być może i w niedzielę rano. W końcu dopiero, próba szybkości maksymalnej pozwoli komisji wypowiedzieć ostatnie słowo.

Niezależnie jednak od ostatecznego wyniku zawodów, już dziś śmiało możemy być dumni z ofiarności społeczeństwa, które składkami swemi umożliwiło zbudowanie własnych, bardzo dobrych samolotów, możemy się szczycić wolą zwycięstwa, wolą, która ogarnęła całą ludność, jak Polska długa i szeroka, możemy chlubić się swymi konstruktorami i pilotami, śmiało możemy przyjmować zasłużone pochwały, odnośnie organizacji zawodów. Wszyscy—kierownictwo, zawodnicy, społeczeństwo, wiedzą, że obowiązek swój w stosunku do lotnictwa polskiego spełnili należycie.

7. 13.




CHALLENGE.
KPT. H. SKRZYPIŃSKI NA RWD 9
76
„L.O.P.P." „LOTNICZKA"
CHOWANE PODWOZIE MESSERSCHMIDTA
14
KOMISJA OBRADUJE
BAJAN PRZED STARTEM
RWD 9 PRÓBA STARTU
FIESELER NAD BRAMKĄ
SZYBKOŚĆ MINIMALNA VINCENCI
ZA KRÓTKIE LĄDOWANIE P.S.
I-MELO
22
PZL 26
DETROYAT
COLOMBO
...A BYŁO TO TAK...
KROPF i ORLIŃSKI
71
ZUŻYCIE PALIWA
46
MACPHERSON I P. SLADE
25
MAŁŻONKOWIE ANDERLE



MANEWRY OPL. W PARYŻU

Wielkie ćwiczenia lotnictwa francuskiego, przeprowadzone 30 i 31 sierpnia r. b., miały półoficjalne zadanie sprawdzenia wartości czynnej obrony przeciwlotniczej Paryża i okolicy. W ćwiczeniach brały udział tylko formacje wojskowe. Udział ludności cywilnej oraz przygotowanie oplg. biernej nie zostały przewidziane. Nie były to ćwiczenia obrony, lecz manewry lotnictwa, które obejmowały w niemniejszym stopniu ćwiczenia napadu, jak i ćwiczenia z zakresu czynnej obrony przeciwlotniczej.

Formacje biorące udział w manewrach były podzielone na dwie armje: niebieską atakującą i czerwoną obrony. Armja atakująca (niebieska) stała pod komendą Generała Gérard'a i składała się z następujących eskadr: 11-ej (Metz), 2-ej (Tours), 6-ej (Reims) i 32-ej (Chartres). Obrona ((czerwona) pod dowództwem Generała Mossenet de Morancour rozporządzała następującemi siłami: eskadra 1-sza (Le Bourget), 2-a (Tours), 3-cia (Châteauroux), 6-a (Reims), grupa lotnictwa myśliwskiego 22-ej eskadry Chartres.

Pozatem brały udział cywilne samoloty raidowe (np. Bréguet 413, Blériot 590, Devoitine 500) pilotowane przez właścicieli-rezerwistów. Ogólna liczba samolotów uczestniczących w ćwiczeniach wynosiła 500.

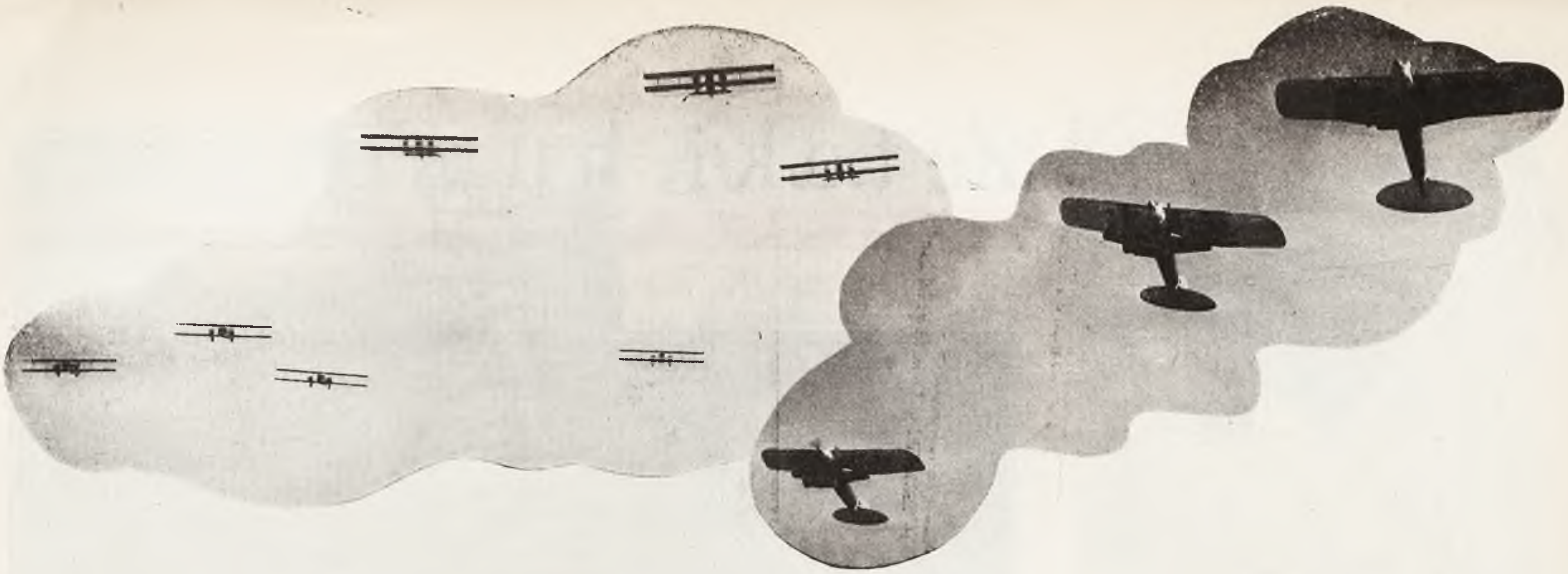
Dnia 30 sierpnia odbyły się pierwsze ćwiczenia w bardzo niekorzystnych warunkach atmosferycznych. Silny wiatr, mgła i deszcz. Napastnicy przelecieli „granicę" Longuy-Sous le Saulnier w okolicy Commercy kierując się na lotnisko w Le Bourget. Pomimo czterokrotnych ataków samolotów myśliwskich obrony, pierwsza eskadra niebieska 17 samolotów, dotarła do Le Bourget o godzinie 10.05. W dwadzieścia minut później druga eskadra niebieska, składająca się z 20-tu samolotów, zbombardowała lotnisko. Obrona posiadała cztery linje służby obserwa-

Artylerzyści przy pomiarach.





Działo przeciwlotnicze na stanowisku.
Na przednim planie widzimy aparat do kierowania ogniem przeciwlotniczym.



cyjno-meldunkowej pomiędzy granicą, a Paryżem; obrona została wyposażona dość bogato w aparaty podsłuchowe, balony i instalacje radjotelegraficzne, pomimo jednak tego, zawiodła pokładane w niej nadzieje, gdyż samoloty, markujące przeciwnika, zostały odkryte dopiero po zrzuceniu bomb na lotnisko Le Bourget.

Krótko po godzinie 12-ej po raz trzeci, dotarły formacje atakujące do Le Bourget, tym razem w ilości 50 samolotów. W wyniku działań obrony czynnej, t. zn. lotnictwa myśliwskiego i artylerji przeciwlotniczej, strona atakująca straciła 2 samoloty.

Reszta pierwszego dnia została wypełniona ćwiczeniami sygnalizacji i kontrofenzywą obrony. Nocne ćwiczenia zostały z powodu złej pogody odwołane.

Dnia 31 ataki na Le Bourget zostały powtórzone przez grupę 16 samolotów. Reszta zajęła się bombardowaniem lotnisk położonych na „froncie". Obrona ze swej strony podjęła atak na Metz i Thionville.

Manewry odbyły się pod kierownictwem Generała Goys de Meyzerace w obecności wyższych dowódców z Ministrem lotnictwa Generałem Denain'em i Generałem Weygand'em na czele.

Wynik manewrów nie został ogłoszony, jedno jednakże wydaje się pewnym że obrona czynna nie zdołała przeszkodzić bombardowaniu i niszczeniu objektów napadu.

z. m.





Aparat podsłuchowy.

Posterunek służby obserwacyjno - meldunkowej.

Z teki humorysty



PĘCZAK I MINOGA.

— Panie Minoga!

— Co?

— Chcesz pan zobaczyć lot na plecach?

— Owszem.

— To popatrz pan na tego cwaniaka, który zapuszcza śmigło.

(Tadzio — Tadzio).



A mówiłem — wieczorem zajść pod wesołego lotnika!!! Tam każdy wiedział najlepiej.



Więcej gazu, a poleci!...

SZKICOWNIK CHALLENGE'OWY

Wydarliśmy jedną kartkę z notatnika naszego ilustratora. Oto jest.



Gdybyście, Kochani Czytelnicy wiedzieli, jak ślicznie wyglądały pozostałe kartki notatnika...

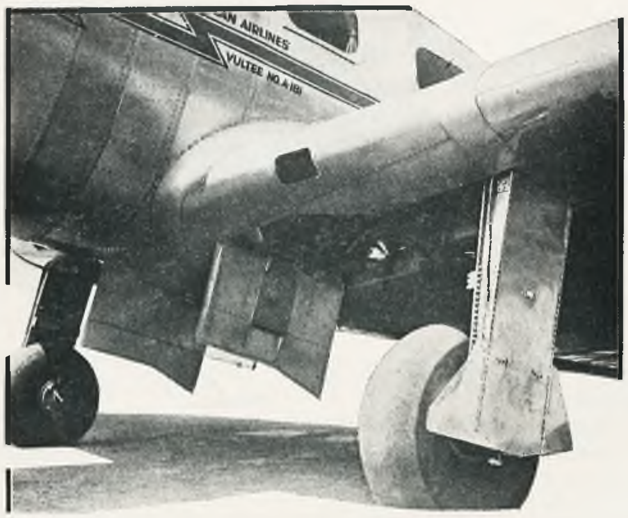
Zreprodukujemy je w następnym numerze. Narazie są — czyste.

Inż. Emil Kropf, znany akrobata lotniczy, ofiarował nam powyższą karykaturę. Patrz strona lewa.



Die Mecker-Kommission

Ze świata



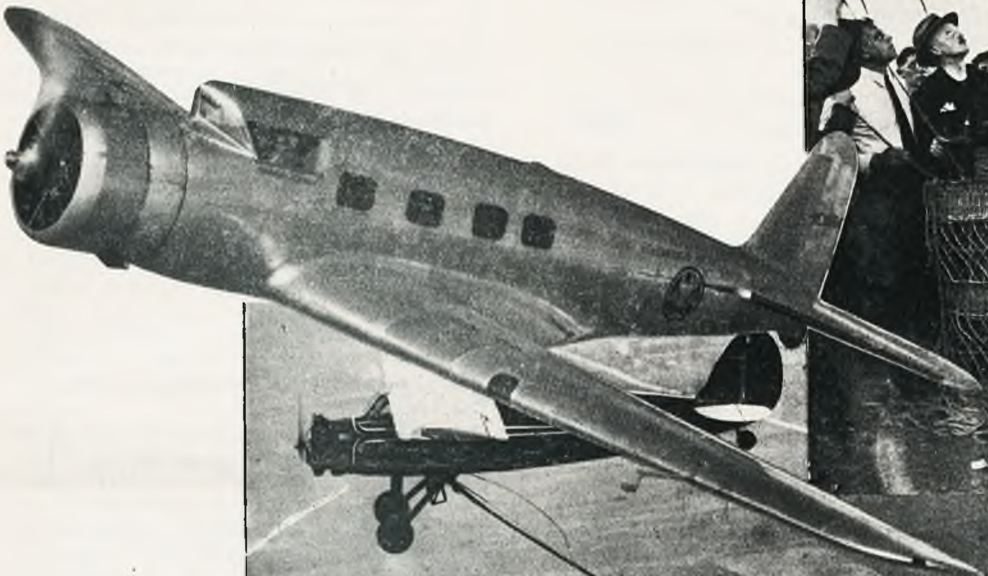
P. Rudolf Brunner zbudował balon, w którym zamiast wodoru lub innego gazu, użyto ogrzane powietrze, do wytwarzania którego zastosowano palnik, swoją konstrukcją przypominający duży „primus". Dnia 23 sierpnia na lotnisku w Eberswalde odbył swój pierwszy lot i osiągnął wysokość 1500 metrów. Z prawa widzimy balon w locie, poniżej zaś chwilę odlotu.

(Niemcy).





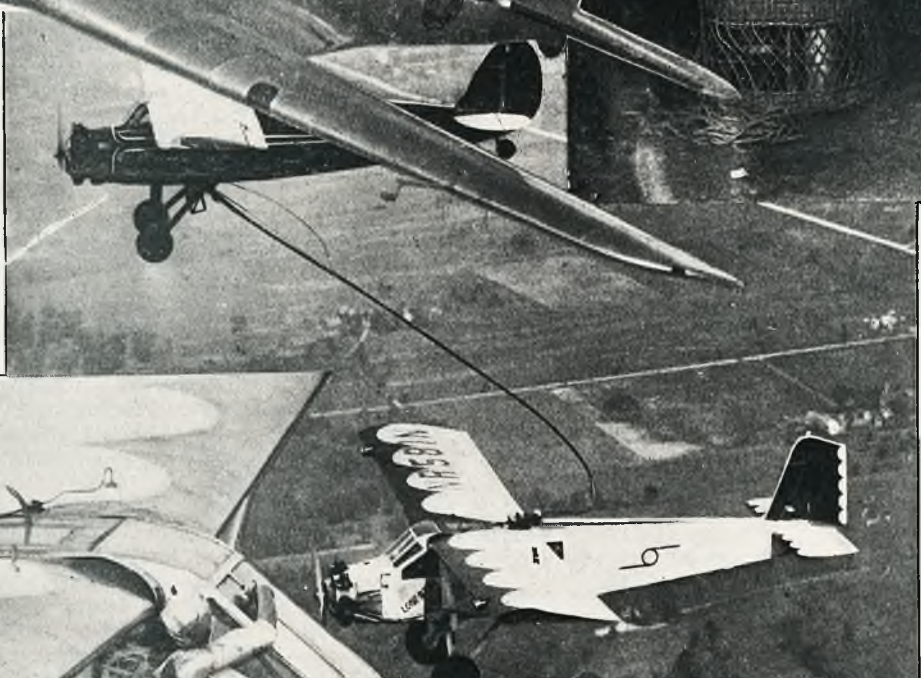
Lotnictwo komunikacyjne Stanów Zjednoczonych uruchomiło na trasie wzdłuż wybrzeży Kalifornji, samoloty typu Vultee. Szybkość podróżna tych samolotów wynosi 365 km/godz. Na górze widzimy schowane podwozie, w głębi latarnia do lądowania w nocy, oraz otwór w skrzydle do odświeżania powietrza w kabinie. U dołu ten sam samolot w locie.

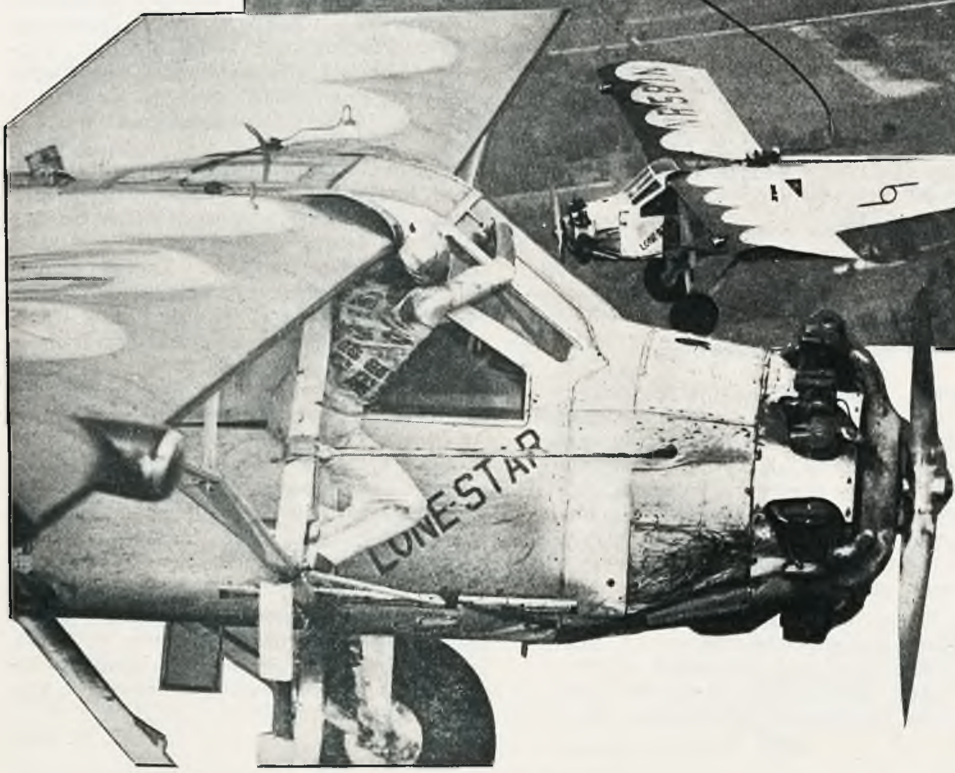


W miesiącu październiku b. r. pod protektoratem Rady Związk. (Conseil Supérieur Federal) w Zurich'u, zostanie otwarta wystawa oplgaz., której zadaniem będzie zapoznać ludność Szwajcarji z obroną przeciwlotniczą, jak aktywną, tak i pasywną. Będzie to pierwsza wystawa tego rodzaju w Szwajcarji.

Diriżablestroj — Zakłady budowy sterowców w Z. S. R. R., podjęły ostatnio bardzo intensywną pracę i przystąpiły do budowy sterowca, podług rysunków inż. Troganowskiego, — konstrukcja całkowicie z metalu. Sterowiec ten nie będzie posiadał gondoli i swoim wyglądem będzie przypominał okręt, gdyż przewidziano nawet i mostek kapitana. Do napełniania sterowca zostanie użyty niepalny gaz: helium

Komisja Senatu St. Zjedn. Am. Północnej uchwaliła konieczne powiększenie ilości samolotów lądowych do 2.500, a morskich do 1.000.





Dwie lotniczki amerykanki Jean Larene i Mary Elizabeth Oven rozpoczęły swój lot nad lotniskiem Curtiss Wright koło Chicago, mając zamiar pobić wszystkie dotychczasowe rekordy długotrwałości lotu, z napełnianiem zbiorników podczas lotu. Na jednem ze zdjęć widzimy samolot podczas dopełniania zbiorników, na drugiem zaś, moment, kiedy pani Mary Oven, po wyjściu na skrzydło podczas lotu, wyciera szybę frontową samolotu.

John Grierson, który studjował drogę przelotu z Anglji do Kanady, w okolicach podbiegunowych, po pokonaniu całego szeregu przeszkód i dotarł nareszcie do Kanady w dniu 30 sierpnia.



ZAWODY O PUHAR GORDON BENNET 1934



Pamiętamy wszyscy, że 23 b. m. z lotniska na Mokotowie odbędzie się start balonów do 22-gich międzynarodowych zawodów aeronautycznych, o 4-ty Puhar Gordon Bennetta.

Szczegółowo omówimy program zawodów w następnym numerze, dziś podajemy jedynie listę zawodników. Wszystkie balony, za wyjątkiem czeskiego, który zawiera 1.600 m³ gazu, mają pojemność 2.200 m³.

Stany Zjednoczone Am. Półn.

Nazwa balonu

„US-Navy" — załoga: Ch. H. Kendall i H. T. Orville

„US-Army" — załoga: Mc. Cormick i R. R. Gillespie

„Buffallo Courier Express" — załoga: G. Hineman i M. F. Vanik

Niemcy

„Deutschland" — załoga: K. Goetze i F. Fogel

„Stadt Essen" — załoga: H. Kaulen i H. Pröbsting

„Wilhelm von Opel" — załoga: W. Zinner i E. Deku

Szwajcarja

„Zürich 3" — załoga: W. Gerber i Dr. E. Tilgenkamp

„Basel" — załoga: A. van Baerle i J. Dietschi

„Victor de Beauclaire" — załoga: jeszcze nie podano

Belgja

„Belgica" — załoga: E. A. J. P. Demuyter i L. Coeckelbergh

„Bruxelles 1935" — załoga: Ph. Quersin i M. van Schelle

Francja

„Mehiloil" — załoga: Ch. Dollfus i (nie podany)

„Lorraine" — załoga: A. Boitard i Ch. Dupont

„Toruń" — załoga: G. Ravaine i R. Deguy

Polska

„Kościuszko" — załoga: Fr. Hynek i Wł. Pomaski

„Polonia" — załoga: A. Janusz i Ign. Wawszczak

„Warszawa" — załoga: Zb. Burzyński i J. Zakrzewski

Italja

„Dux" — załoga: F. Amoroso i A. Pirazzoli

Czechosłowacja

„Bratislava" — załoga: F. Jezisek, G. Peter i dr. D. Fabry

Zasługuje na podkreślenie fakt, iż balony startujące w barwach polskich, są całkowicie produkcji krajowej. Prócz tego, w Polsce, w Centralnych Warsztatach Balonowych, został wykonany balon szwajcarski „Zurich III" i „Toruń" (dawniej Polonja), wypożyczony przez Aeroklub R. P. dla p Ravaine'a.

KRONIKA KRAJOWA

WIZYTA POLSKICH MYŚLIWCÓW W JUGOSŁAWJI.

W dn. 1 września 1934 r., o godz. 14 min. 32, wystartował z Warszawy gen. br. pil. Ludomił Rayski, Szef Departamentu Lotnictwa M. S. Wojsk., na czele eskadry myśliwców, do Jugosławji.

Załogi naszych, znanych dziś na całym świecie, samolotów „P VII" tworzyli: majorzy: Stefan Pawlikowski i Leopold Pamuła, kapitan Kazimierz Kuzian, porucznicy — Łaguna i Medwecki, oraz kaprale — Lech i Melecki.

Trasa lotu do Beogradu prowadziła przeważnie nad terenem górzystym, a pozatem sam lot odbywał się w wyjątkowo ciężkich warunkach atmosferycznych, co zresztą prześladowało wszystkie imprezy lotnicze w początku września b. r.

W związku z tem, eskadra musiała przeczekać okres fatalnej pogody we Lwowie.

W Beogradzie lotnicy spotkali się z entuzjastycznem przyjęciem zarówno sfer rządowych, jak i całego społeczeństwa, naocznie przekonując Jugosłowian o wysokich walorach pilotów polskich, o doskonałym poziomie wyszkolenia ich i o dużej wartości naszych „P VII".

W dn. 14 września b. r. o godz. 11 m. 39, lotnicy powrócili do Warszawy.

NOWY REKORD SZYBOWCOWY.

W dniu 1 września 1934 r., został ustanowiony nowy polski rekord szybowcowy i to taki, który znacznie przybliża polskie szybownictwo do oficjalnych rekordów międzynarodowych, zatwierdzonych przez F. A. I.

Twórcą tego wyczynu jest Michał Ofierski, członek Aeroklubu Gdańskiego, z zastępu młodych szybowników, znany już ze swego pięciogodzinnego lotu na szybowcu, dokonanego w październiku 1933 r.

W dniu 1 września b. r., o godz. 12 min. 50 Ofierski wystartował na szybowcu SG 2 i „Lwów" (konstrukcji inż. S. Grzeszczyka, znanego konstruktora i uczestnika Challenge'u 1934 r.), z szybowiska Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej, posiadając na pokładzie wszystkie instrumenty i przyrządy do lotu na wyczyn rekordowy.

W locie Ofierski dostał się na czoło frontu burzowego, uzyskując wysokość do 2.100 mtr. (ponad poziom miejsca startu) i przebył odległość ponad 200 klm.

O godz. 17-ej tegoż dnia, Ofierski wylądował przy wsi Jezierce, gm. Swiniuchy, w odległości 40 klm. od Łucka, gdzie się nim i szybowcem zaopiekowały miejscowe społeczeństwo, władze i L. O. P. P.

Wyczyn ten został uznany za nowy oficjalny polski rekord odległości lotu na szybowcu.

RENDEZ VOUS TURYSTÓW LOTNICZYCH.

(Week-end w Krakowie).

Challenge, który bezapelacyjnieześrodkowuje obecnie na sobie wytężoną uwagę całego świata, ściągnął do Polski całą masę „turystów lotniczych", łaknących bezpośrednich wrażeń z tego gigantycznego, najbardziej nowoczesnego turnieju narodów zmagających się, po zmobilizowaniu swych najżywotniejszych czynników, w walce o symboliczny puhar...

Ludzi, łaknących nie ubogich w szczegóły i opisy komunikatów radiowych, prasowych i t. p., a ostrych, zdrowych, optycznych wrażeń, chwytanych wprost z przed oczu całem jestestwem zawołanego sportowca.

A że zawodnicy zginęli z zasięgu wzroku ludzkiego, ścigając się w locie okrężnym, przeto gospodarz Challenge'u — Aeroklub Rzeczypospolitej Polski, dążąc do uprzyjemnienia gościom czasu, zorganizował w dn. 7 — 11 września 1934 r. w Krakowie Week-End Lotniczy, stosując tu w całej rozciągłości zasadę łączenia przyjemnego z pożytecznym i dając możność cudzoziemcom zwiedzenia Krakowa, Wieliczki, Pienin, Zakopanego i Nieborowa, oraz... ewentualnych miejsc przymusowych lądowań...

Do Krakowa poszybowała „latająca rodzina" francuska pp. Garrick, składająca się z 5 osób i jednego samolotu „Dragon de Hav.", którym staje podróżują dwa francuskie „latające małżeństwa" — pp. Dupechez (na „Potez 58"), oraz pp. de Sibour, następnie belgijskie małżeństwo pp. Ledure.

Pozatem z cudzoziemców, znajdujących się w Krakowie na Week-Endzie, należy wymienić: z Węgier na samolotach Gerle — pp. Lovan Doczy, Hümer de Hült, Andras Galamb, Gabor Panfsich, Andras i Josef Szehedy, z Niemiec na samolotach Klemm 32 — pp. Wolfrang v. Gronau (lotnik transatlantycki), Richard v. Kehler, Friedrich v. Siebel, Bruno Loerzer, dr. Richter, z Anglji na samolocie Klemm-Salmson pp. Arthur Richardson, Henry Marschall, Normann, z Belgji na różnych Moth'ach pp. Carlos Grandel, Georges Hannet, Stampe, Hanser, z Holandji na samolotach Tiger-Moth i Waco małżeństwo Sandberg Jonkheer, małżeństwo de Gens van der Heuvel-Klass, pp. Herman van Marken, Hardern, Wittert van Hooglan i inni.

Licznie reprezentowane władze i osoby urzędowe, oraz Prezes Aeroklubu R. P., ks. Janusz Radziwiłł, podnieśli charakter imprezy do poziomu ogólno-państwowej uroczystości lotniczej.

W. G. D.

ZAGADNIENIA OPLG.

Jednym z naczelnych celów L. O. P. P., ujętych w statucie, jest „przygotowanie ludności cywilnej do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej". Realizując powyższy cel, L. O. P. P. popularyzuje w społeczeństwie zasady obrony przeciwlotniczo-gazowej i szkoli organa oplg. biernej na specjalnych kursach.

Wynikiem tej pracy, są poważne zastępy wyszkolonych jednostek służby odkażającej, alarmowo-rejestracyjnej, obs.-meld. i t. d., oraz powszechne zapoznanie się z elementarnemi zasadami obrony biernej.

Praca ta, tak intensywnie prowadzona i obejmująca niemal wszystkie warstwy społeczne, przeniknęła do najdrobniejszych komórek i wciągnęła w orbitę swych działań przedstawicieli wszystkich zawodów. Zdawaćby się mogło, że najważniejszy etap pracy w zakresie przygotowania ludności do oplg. jest już poza nami.

Niestety, tak nie jest.

Obok powszechnego zainteresowania się szerokich warstw społeczeństwa sprawami obrony przeciwlotniczo-gazowej i dążenia do przyswojenia sobie jej zasad, spotykamy się jednak również z zupełną obojętnością, brakiem zainteresowania, a co gorsza, z całkowitą ignorancją w szeregach inteligencji fachowej, której zawód i codzienna praca wymaga dokładnego zaznajomienia się z oplg. bierną, jej potrzebami i środkami. Mam na myśli w pierwszym rzędzie naszych architektów, lekarzy, farmaceutów i t. p.

Na te same niedomagania uskarżają się nasi sąsiedzi wschodni.

„Wiestnik protiwwozdusznoj oborony" w Nr. 6 w art. naczelnym p. t. „Priblizit' specjalistow k'diełu protiwwozdusznoj oborony", porusza też ten temat i pisze: „Niedostateczna znajomość zagadnień obrony powietrznej, a niekiedy całkowity brak odpowiednich wiadomości wśród inżynierów, techników, lekarzy i innych specjalistów, w wielu wypadkach tamuje urzeczywistnienie podstawowych wymagań obrony powietrznej w różnych gałęziach gospodarstwa narodowego".

A dalej mówi o tem, że brak fachowych wiadomości powoduje małe zainteresowanie się zagadnieniami oplg. wśród „specjalistów", którzy nie mają możności, z powodu braku dostatecznych wiadomości, codziennej swej pracy skoordynować z wymaganiami obrony powietrznej.

Autor powyższego artykułu narzeka, że przy budowie nowych gmachów zapomina się o wymaganiach i potrzebach obrony przeciwlotniczo-gazowej, a niejednokrotnie spotkać się można z wyczynami, urągającymi elementarnym jej zasadom. Z naciskiem podkreśla, że w warunkach obecnych rozbudowa gospodarki narodowej, bez uwzględnienia potrzeb tej obrony—jest dziełem połowicznem i niedostatecznem.

Nie chcąc się dłużej zatrzymywać na tym tak rzeczowym i wysoce dla nas aktualnym artykułem sowieckiego organu, pragnę podnieść, że i u nas w dotychczasowej naszej pracy, przygotowania obrony przeciwlotniczo-gazowej zauważyć można identyczne niedomagania.

Przygotowanie naszych inżynierów-architektów w zakresie oplg. ogranicza się do kilku na całą Polskę specjalistów, wtedy, gdy reszta tkwi w zupełnej niewiedzy. A przecież ci właśnie ludzie mają codzienną możność urzeczywistnienia planu oplg. Oni właśnie więcej, niż inni, są powołani do tego, aby umieli należycie wpleść zagadnienia obrony powietrznej w ogólny system swej codziennej działalności".

Jeżeli wziąć pod uwagę przygotowanie w zakresie oplg. naszych lekarzy — sprawa również nie przedstawia się o wiele lepiej. Organizowane kilkodniowe kursy dla lekarzy, zupełnie nie rozwiązują tego problemu. Program tych kursów stoi na poziomie kursów informacyjnych i lekarzy do ich przyszłych zadań, tą drogą się nie przygotuje. Najlepszym dowodem braku wśród lekarzy należytego zrozumienia ich przyszłego udziału w oplg., jest fakt, że nawet te tak mało zajmujące czasu kursa traktowane są przez nich naogół niechętnie, jako niemiły wybryk władz, zmuszający do oderwania się od codziennych zajęć, a w najlepszym razie jako miła okazja zjazdu koleżeńskiego.

W tych warunkach przygotowanie personelu szpitalnego do zadań oplg., musi pozostawiać wiele do życzenia.

Wciągnięcie wszystkich naszych fachowców, a przedewszystkiem architektów, lekarzy i techników w orbitę prac oplg., należyte przygotowanie ich do tych zadań — jest rzeczą niezmiernej wagi i sprawą pilną.

Rozwiązanie zaś tej kwestji powinno iść dwoma drogami:

1) przez umieszczenie w programach wydziałów lekarskich, szkół technicznych i rzemieślniczych, poważnie ujętych przedmiotów z zakresu oplg. i uczynienie ich przedmiotami obowiązkowemi

2) przez przymusowe doszkolenie tych, którzy zakłady te już ukończyli.

Żaden nowy lekarz, architekt i majster budowlany nie powinien mieć prawa rozpoczynania swej pracy bez wszechstronnego przyswojenia sobie wiadomości o zadaniach, potrzebach i środkach oplg. biernej, a ich starsi koledzy, prowadzący już swe prace zawodowe, powinni obowiązkowo w określonym terminie uzupełnić swe wiadomości i zdobyć świadectwa kursów specjalnych o jednolitych, bardzo starannie przygotowanych i opracowanych programach.

W tym kierunku powinno nastąpić odpowiednie uświadomienie sobie interesu państwowego i własnego w łonie zainteresowanych organizacyj zawodowych.

Chcąc należycie przygotować kraj do obrony przeciwlotniczo-gazowej, nie możemy się ograniczyć do popularyzowania tej gałęzi wiedzy. Ogólne i powszechne uświadomienie społeczeństwa jest rzeczą potrzebną i wagi olbrzymiej, lecz jednocześnie musimy sprawę oplg. postawić tak, by objęła ona wszystkich, mających bezpośredni i pośredni udział w budowie obrony Państwa, by przeniknęła do wszystkich dziedzin życia codziennego, by stała się troską powszechną a przedewszystkiem, by była gruntownie poznana przez wszystkich tych, których codzienna fachowa praca może być dla celów oplg. wykorzystana w okresie pokoju lub wojny.

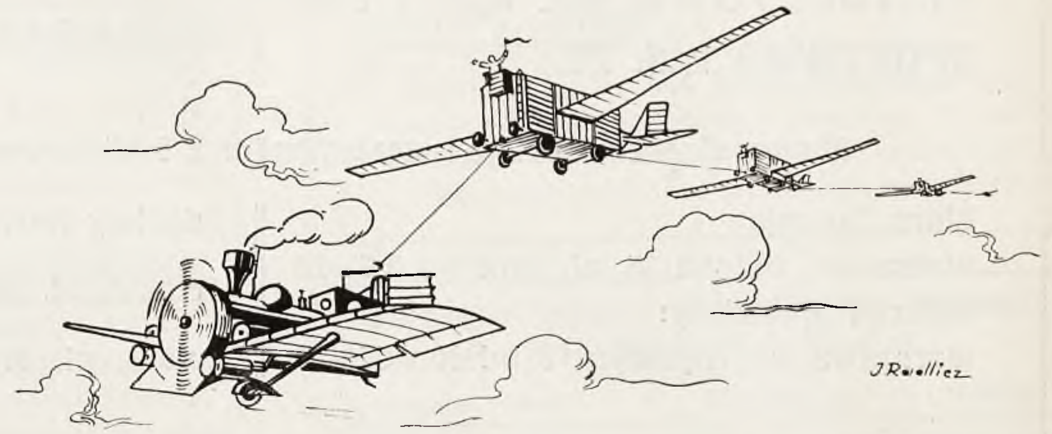
St. Orłowski,
Inspektor Okręgowy OPLG.

W Z. S. R. R. obmyślono nową komunikację: pociągów szybowcowych.

— Pospieszne przewożenie ładunków ciężarowych ma się odbywać drogą powietrzną.

Okazuje się (podobno), że samolot, mogący udźwignąć 200 kg., jest w stanie holować szybowce z ładunkiem przeszło 3-ch tonn.

Tak pisze „Les Ailes" Nr. 688.



CZĘSTOCHOWA

Częstochowa słynie w całej Polsce z cudownego obrazu Matki Boskiej, malowanego — jak głosi legenda — przez św. Łukasza Ewangelistę.

Do grodu tego, do tej polskiej Mekki, ciągnęli od wieków królowie, królowe i najwyżsi dostojnicy Państwa, oraz wielotysięczne, barwne rzesze pielgrzymów.

Ufundowany w roku 1382 przez Władysława księcia Opolskiego klasztor Jasnogórski O. O. Paulinów, w którym mieści się ów słynny, cudowny obraz, znany jest także chlubnie z historji Polski, jako forteca, która niejednokrotnie złożyła dowody nieustraszonego męstwa i bohaterstwa, podnosząc na duchu Naród i odgrywając wybitną rolę w wojnach.

Ogrom historycznych bogactw i pamiątek po królach i bohaterach polskich i nieocenione wprost skarby bibljotekarskie, jakie znajdują się na Jasnej Górze, stanowią niewątpliwie drogą sercu każdego Polaka atrakcję, która potęguje coroczny wielotysięczny napływ odwiedzających Jasną Górę.

Dzisiejsza Częstochowa liczy 125.000 mieszkańców. Położona nad rzeką Wartą, na terenach obfitujących w złoża wapienne, rudę żelazną i glinę, oraz mająca pod bokiem zagłębie węglowe, posiada wybitnie bogaty i bardzo różnorodny przemysł, obejmujący: włókiennictwo, hutnictwo, wapienniki, cegielnie, zakłady chemiczne, papiernictwo, przemysł galanteryjny, dewocjonalny, celuloidowy i t. d.

Na południowo-wschodnim krańcu Częstochowy znajduje się obszerne lotnisko, zaopatrzone w hangar na 20 awjonetek, w pompy benzynowe, telefon i t. d.

Miasto posiada komunikację autobusową, wielką ilość odpowiednio przygotowanych hoteli i domów noclegowych, a także zaopatrzone jest w elekryczność, wodociągi i kanalizację.

Na czele miasta stoi Tymczasowy Prezydent, p. Jan Mackiewicz i przydana mu Rada Przyboczna.

Leżąc na szlakach kolejowych: Warszawa-Kraków, Warszawa-Katowice i Śląsk-Gdynia, miasto Częstochowa jest naprawdę godne zwiedzenia.

Do P. T. PRENUMERATORÓW

Dla uniknięcia pomyłek w adresowaniu, Administracja uprasza wszystkich P. T. nowozgłaszających się prenumeratorów o wypełnienie odcinka blankietu P. K. O. „dowód wpłaty" DRUKOWANEMI LITERAMI zaś wszystkich P. T. Prenumeratorów, będących już w naszej ewidencji **o podanie** na tym odcinku blankietu **numeru ewidencyjnego** umieszczonego przy adresie na opasce otrzymanego dwutygodnika.

Czy Członkom L. O. P. P. wolno grać na loterji?

Tak. Ale pod warunkiem, że los Loterji Państwowej nabędą w Kolekturze uruchomionej przez L. O. P. P. Święto-Krzyska 12, lub Nowy Świat 25 (pasaż Italji). Konto P. K. O. № 23.623.

Komitet Scisły Kół Kobiecych L. O. P. P.

Z powodu zamknięcia szkół, przez okres letni, nie drukowaliśmy stron poświęconych młodzieży. Po zakończeniu Challenge'u i Zawodów o puhar Gordon Bennetta, powrócimy do umieszczania działów „Dla Młodzieży“ i „Modelarstwa“.

Rozkład lotów

ważny od 1 września do 31 października 1934 r.

Czas lokalny.

Samoloty kursują codziennie (również w niedzielę)

o. 9.10	**Warszawa**	p. 16.40	
p. 10.45	**Poznań**	o. 15.10	
o. 11.00	**Poznań**	p. 14.50	
p. 12.15	**Berlin**	o. 13.35	
o. 14.30	**Warszawa**	p. 10.30	
p. 16.30	**Gdańsk (Danzig), Gdynia**	o. 8.30	
o. 13.45	**Warszawa**	p. 10.20	
p. 15.35	**Katowice**	o. 8.30	
o. 8.45	**Warszawa**	p. 14.20	
p. 10.30	**Kraków**	o. 12.35	
o. 11.00**	**Kraków**	p. 12.05*	
p. 12.55**	**Brno**	o. 10.10*	
o. 13.10**	**Brno**	p. 9.55*	
p. 14.05**	**Wien**	o. 9.00*	
o. 8.00	**Warszawa**	p. 14.50	
p. 10.20	**Lwów**	o. 12.30	
o. 10.45*	**Lwów**	p. 12.05**	
p. 13.20*	**Cernauti**	o. 11.30**	
o. 13.40*	**Cernauti**	p. 11.10**	
p. 16.50*	**Bucuresti**	o. 8.00**	
o. 7.40**	**Bukareszt**	p. 16.55*	
p. 9.50**	**Sofja**	o. 14.45*	
o. 10.15**	**Sofja**	p. 14.20*	
p. 12.05**	**Thessaloniki**	o. 12.30*	
	Tylko do dnia 16 X	do 30.IX	od 1.X
o. 7.00*	**Warszawa**	p. 17.15**	p. 16.15**
p. 9.40*	**Wilno**	o. 14.35**	o. 13.35**
o. 10.05*	**Wilno**	p. 14.10**	p. 13.10**
p. 13.35*	**Ryga**	o. 12.40**	o. 11.40**
o. 14.05*	**Ryga**	p. 12.10**	p. 11.10**
p. 15.55*	**Tallinn**	o. 10.20**	o. 9.20**

Objaśnienie znaków:

O — odlot — départ. P — przylot — arrivée.

* — samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki — service: lundi, mercredi, vendredi.

** — samoloty kursują we wtorki, czwartki i soboty — service: mardi, jeudi, samedi.

Jesienny rozkład lotów

Z dniem 1 września wchodzi w życie na polskich linjach lotniczych jesienny rozkład lotów, w myśl którego samoloty kursować będą:

Codziennie (także w niedzielę) na linjach: Warszawa—Poznań—Berlin; Warszawa - Gdynia—Gdańsk; Warszawa — Katowice; Warszawa — Kraków i Warszawa — Lwów.

3 razy w tygodniu na linjach: Kraków — Brno — Wiedeń; Lwów — Czerniowce — Bukareszt; Bukareszt — Sofja — Saloniki i Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin.

Ceny biletów samolotowych nie uległy zmianie i odpowiadają mniejwięcej cenom biletów kolejowych II kl. poc. pośp., przyczem w wielu wypadkach są nawet od nich niższe.

Rozkład jesienny polskich linji lotniczych opracowany został w ścisłem porozumieniu z zagranicznemi przedsiębiorstwami komunikacji lotniczej, dzięki czemu samoloty polskie mają bezpośrednie połączenie lotnicze:

W Berlinie: z Kopenhagą, Malmö, Göteborgiem, Oslo, Hamburgiem, Lipskiem, Norymbergą, Monachjum, Frankfurtem na Menem, Kolonją, Essen, Dusseldorfem, Amsterdamem, Brukselą, Paryżem i Londynem; W Bukareszcie ze Stambułem; W Salonikach z Atenami; W Tallinie z Helsinkami, Stockholmem i Leningradem; W Wiedniu z Budapesztem.

Samoloty Tow. „AIR FRANCE“ kursować będą w okresie jesiennym — tak, jak dotychczas trzy razy w tygodniu na linji Warszawa—Praga—Norymberga—Strasburg - Paryż.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł. ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie plk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarząd Gł. L. O. P. P. **Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.** **Konto P. K. O. 7.860.**

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 649-04.



APARAT PODSŁUCHOWY
podczas opl Paryża